KOLEJNY NR 35
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa niszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX | Warszawa, 30 kwietnia 1938 r. | Nr 35.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Lotnictwa Cywilnego.

OBWIESZCZENIE.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

326.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 kwietnia 1938 r. nr 49 w sprawie nowego wzoru dziennika podróży statków powietrznych.

Zgodnie z przepisem § 1 pkt 1 przedrukowanego w Części C niniejszego dziennika (str. 605) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 marca 1938 r. w sprawie zmiany rozporządzenia tegoż ministra z dnia 5 kwietnia 1932 r. *) (o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych) od dnia 1 czerwca 1938 r. wszystkie statki powietrzne regularnej komunikacji lotniczej oraz statki powietrzne w ruchu lotniczym międzynarodowym powinny posiadać nowy wzór dziennika podróży, dołączony do tego rozporządzenia.

Od dnia 1 czerwca 1938 r. traci również moc obowiązującą okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr L-II/262/I/3/36 z dnia 9 marca 1936 r. w sprawie wpisywania wydarzeń natury sanitarnej na pokładzie statku powietrznego do dziennika podróży statku (Dz. Urz. M. K. nr 16, poz. 70).

L II/216/3/38.

*) Przedruk rozporz. z dn. 5.IV. 1932 r. — patrz Dz. Urz. M. K. z 1938 r. Nr 7 strona 77.

327.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 marca 1938 r. nr 50 w sprawie zakładania przedszkoli szybowcowych i zatwierdzania budowli w przedszkolach.

W sprawie zakładania przedszkoli szybowcowych i zatwierdzania wznoszonych budowli w przedszkolach, Ministerstwo Komunikacji, powołując się na przepis § 63 rozporządzenia z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (Dz. U. R. P. Nr 75, poz. 547 — przedruk Dz. Urz. Min. Kom. Nr 53, str. 714) ustanawia co następuje:

§ 1. Przepisy § 28 powołanego wyżej rozporządzenia stosują się i do przypadków zakładania przedszkoli szybowcowych, tj. szkolenia szybowcowego wstępnego na terenach nie posiadających warunków naturalnych, dających pełną możność wykonywania wszystkich lotów do uzyskania podkategorii „A" pilota szybowcowego.

§ 2. (1) Na terenach wymienionych w § 1 uzyskiwanie zatwierdzenia pod względem lotniczym przez Ministerstwo Komunikacji planów zabudowy przedszkoli szybowcowych — w myśl przepisów § 31 powołanego wyżej rozporządzenia o lotnictwie szybowcowym nie jest wymagane.

(2) Wznoszącego budynek lub hangar obowiązuje:

a) zatwierdzenie planów budynku pod względem budowlanym przez odnośne władze administracji ogólnej, jeżeli budowla pod względem konstrukcyjnym nie stanowi typu zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji,

b) zawiadomienie władz administracji ogólnej o rozpoczęciu budowy,

c) zawiadomienie Ministerstwa Komunikacji o ukończeniu budynku i rozpoczęciu jego użytkowania.

§ 3. Wszystkie pozostałe przepisy rozporządzenia o lotnictwie szybowcowym z dnia 8 września 1937 r. mają zastosowanie do przedszkoli szybowcowych.

Nr L-II/221/10/38.

328.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 grudnia 1937 r. nr 312 w sprawie przechowywania i konserwacji sprzętu i materiałów w ośrodkach lotn. cyw.

W związku z przepisami § 54 Instrukcji L. L. t. „O administracji w aeroklubach regionalnych i ośrodkach p. w. lotn." wprowadzonej do użytku okólnikiem Nr L-III/600/107/36 z dnia 1 września 1936 r. (Dz. Urz. M. K. nr 53, poz. 262), Ministerstwo Komunikacji zarządza stosowanie przy przechowywaniu i konserwacji sprzętu i materiałów w ośrodkach lotn. cywiln. przepisów wojskowej „Instrukcji o przechowywaniu i konserwacji materiałów aeronautyki" Nr 2800-19/aer. z kwietnia 1936 r.

Nr L-III/603/136/37.

OBWIESZCZENIA.

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych, skąd zostały zaczerpnięte informacje, oznaczają:

a) B.d.R. — Bulletin de Renseignements de la C.I.N.A.

b) N.f.L. — Nachrichten für Luftfahrer).

1. Informacje ogólne.

— Nowe zestawienie C.I.N.A., zawierające przepisy poszczególnych państw o dokonywaniu przelotów nad osiedlami (B. d. R. 818/38).

2. Algier.

— Otwarcie i opis nowych lotnisk (B. d. R. 819/38).

3. Anglia.

— Otwarcie i opis nowych lotnisk (B. d. R. 816/38).

— zamknięcie lotniska Sherburn-in-Elmet (B. d. R. 816/38).

— uzupełnienia dekretu królewskiego o żegludze powietrznej z 1923 r. (B. d. R. 817/38).

— przeszkody lotnicze (B. d. R. 817/38, 820/38, 821/38, 822/38).

— zachowanie ostrożności w czasie lotów nad Anglią (B. d. R. 818/38, 819/38, 822/38 i N. f. L. 9/38).

— uzupełnienie układu ogólnego o żegludze powietrznej z Niemcami (B. d. R. 822/38).

— nowy szczegółowy opis lotniska celnego Croydon wraz mapką (N. f. L. 1/38 i N. f. L. 10/38).

— opis urządzenia do ślepego lądowania wraz z mapką na lotnisku Liverpool (N. f. L. 6/38).

4. Argentyna.

— Wykaz lotnisk otwartych do użytku publicznego (B. d. R. 817/38 i N. f. L. 7/38).

5. Belgia.

— Zakaz dokonywania lotów akrobatycznych na samolotach nieposiadających odpowiedniej klasyfikacji (B. d. R. 818/38).

6. Brazylia.

— Wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 817/38).

7. Bułgaria.

— Strefy niebezpieczne, strefy zakazane, szlaki lotu wraz z mapką (B. d. R. 815/38 i N. f. L. 8/38).

8. Czechosłowacja.

— Zmiana układu ogólnego o żegludze powietrznej z Niemcami z dn. 22 stycznia 1937 r. (N. f. L. 10/38).

— Opis lotniska Zlin i przeszkody lotnicze niebezpieczne koło miejscowości Mělnik. (Letecké Zprávy Min. Vež. Praci. 2/38).

9. Dania.

— Strefy niebezpieczne i sygnalizacja ostrzegawcza ostrego strzelania (B. d. R. 814/38, 817/38 i N. f. L. 3/38, 6/38).

— Opis urządzeń do ślepego lądowania z mapką na lotnisku Kopenhaga-Kastrup (N. f. L. 6/38).

10. Finlandia.

— Szlaki lotu (N. f. L. 3/38).

11. Francja.

— Otwarcie i opisy nowych lotnisk (B. d. R. 814/38 i 816/38, 820/38, N. f. L. 3/38, 7/38).

— Nadzór ruchu lotniczego na granicy francusko-hiszpańskiej, wzmocnienie ochrony (B. d. R. 818/38 i N. f. L. 8/38).

— Przeszkody lotnicze i strefy niebezpieczne (B. d. R. 818/38, 820/38, 821/38, 822/38 i N. f. L. 7/38).

— Wykaz lotnisk otwartych do użytku publicznego w koloniach franc. w Afryce (N. f. L. 1/38, 2/38, 3/38, 4/38).

12. Grecja.

— Umowa ogólna o żegludze powietrznej z Niemcami (B. d. R. 813/38).

— Mapki stref niebezpiecznych i zakazanych (B. d. R. 845/38).

— Nowy wykaz lotnisk celnych i użytku publicznego (B. d. R. 816/38 i N. f. L. 1/38).

13. Holandia.

— Przeszkody lotnicze i strefy niebezpieczne (B. d. R. 821/38 i 822/38).

— Strefy zakazane w Indiach Holenderskich (N. f. L. 3/38).

— Opis urządzeń do ślepego lądowania wraz z mapką na lotnisku Amsterdam—Schiphol (N. f. L. 6/38).

14. Italia.

— Nowy wykaz stref zakazanych (N. f. L. 6/38).

15. Indie Brytyjskie.

— Nowe lotnisko celne (B. d. R. 814/38).

— Nowy dokładny opis z mapkami lotniska w Bombaju (B. d. R. 816/38).

— Strefy zakazane (N. f. L. 2/38, 7/38).

16. Indie Holenderskie.

— Strefy zakazane (N. f. L. 3/38).

17. Irlandia (Wolne Państwo).

— Porozumienie ze St. Zjedn. Ameryki Półn. w sprawie używania statków powietrznych jednego kraju na obszarze drugiego (B. d. R. 819/38).

— Wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 821/38).

18. Japonia.

— Zmiana ustawy o żegludze powietrznej z 1921 r. (N. f. L. 3/38).

19. Nigeria Brytyjska.

— Lotniska pocztowe — opis (B. d. R. 815/38).

20. Niemcy.

— Umowa ogólna o żegludze powietrznej z Grecją (B. d. R. 813/38).

— Uzupełnienie układu ogólnego o żegludze powietrznej z Anglią (B. d. R. 822/38).

— Trzecie uzupełnienie rozporz. o żegludze powietrznej z 21.VIII. 1936 r. (N. f. L. 1/38).

— Nowa mapka stref zakazanych, niebezpiecznych itp. (N. f. L. 2/38 — uzupełnienia N. f. L. 5/38, 7/38).

— Przeszkody lotnicze i ich oświetlenie (N. f. L. 4/38, 5/38, 7/38).

— Przepisy lotniczo-sanitarne (N. f. L. 4/38).

— Zmiana układu ogólnego o żegludze powietrznej z Czechosłowacją (N. f. L. 10/38).

21. Norwegia.

— Wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 821/38).

— Używanie aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych obcych (N. f. L. 2/38).

22. Nowa Zelandia.

— Przepisy o przylocie statków powietrznych obcych (N. f. L. 2/38).

23. Stany Zjedn. Ameryki Półn.

— Porozumienie z Irlandią (Wolnym Państwem) w sprawie używania statków powietrznych jednego kraju na obszarze drugiego kraju (B. d. R. 819/38).

24. Szwajcaria.

— Strefy zakazane (N. f. L. 2/38).

25. Szwecja.

— Wykaz i opis radiostacyj lotniczych (B. d. R. 819/38).

— Przepisy lotu nad osiedlami (N. f. L. 1/38).

— Przepisy o używaniu aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych (N. f. L. 1/38).

— Oświetlenie przeszkód lotniczych (N. f. L. 1.38).

— strefy zakazane — nowy wykaz (N. f. L. 1/38, 2/38).

26. Sudan.

— Przepisy kwarantannowe dla samolotów (N. f. L. 9/38).

27. Turcja.

— Szlaki lotu wyznaczone (N. f. L. 2/38).

28. Węgry.

— Przepisy o prowadzeniu statków powietrznych nad lotniskiem Budaörs-Budapest podczas złych warunków atmosferycznych (N. f. L. 1/38).

Nr L-II/311/25/38.

Zawiadomienie o zmianie przepisów o dodatku służbowym dla pracowników lotnictwa cywilnego.

Niniejszym podaje się do wiadomości, że w n-rze 22 Dz. Urz. Min. Kom. z 1938 r. pod poz. 217 zostało ogłoszone zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 lutego 1938 r. o dodatku służbowym dla pracowników lotnictwa cywilnego.

Zarządzenie to jest uzupełnieniem § 3 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 13 czerwca 1934 r. Nr P. 6/72/1/34 w tej samej sprawie (Dz. Urz. M. K. nr 29, poz. 174).

Nr L-I/98/10/38.

Wydawnictwa zalecone.

„Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919" — nowe wydanie tekstu francuskiego CINA — styczeń 1938 r.

„Règlement du service Météorologique International de l'Aéronautique" — wyd. Państw. Instytutu Met. Francji, zgodnie z uchwałami C. A. I. Paryż 1938.

„Les routes aériennes du Globe" — Walter Pahl. Wydawn. Payot, Paris 1937 r.

„Komunikacja lotnicza" dr inż. Tomasz Kiuz. Wydawn. Min Kom., Warszawa, 1937.

„Stosowana mechanika lotu" — A. K. Auzan i inni. Przekład z rosyjskiego przez pp. kpt. obs. inż. H. Gizaczyńskiego oraz por. obs. inż. M. Kaczanowskiego. Wydawn. Instytutu Techniki Lotniczej z zasiłku LOPP. Warszawa 1937.

„Znaki przynależności państwowej na samolotach wojskowych i cywilnych" — Tablica kolorowa, nakł. Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa 1938.

Bibliografia lotnicza.

„Obrona przeciwlotnicza wnętrza kraju" gen. A. Niessel i inni Przekład z francuskiego rtm. dypl. J. Słomowskiego. Nakł. Zarz. Gł. L. O. P. P. Warszawa, 1937.

„Higiena lotnika" — Podręcznik zbiorowy do użytku personelu latającego pod red. ppłk. dr A. Fiumela, kierown. IBLL. Nakł. Kom. Prop. Med. Lotn. w Polsce. Warszawa, 1938.

„Wymagania wzrokowe w lotnictwie.. — dr mjr lek. W. Pol. Odb. w czasop. „Lekarz Wojsk." Druk. J. Cotty. Warszawa, 1937.

„O rejonach termiki i trasach przelotów szybowcowych w Polsce". — Dr A. Kochański, Odb. Lwów, 1937.

„L'Aviation Commerciale" — numer specjalny wydawn. Międzynarodowej Izby Handlowej „L'Economie Internationale". Luty 1937.

„Le Rôle économique de l'Aviation Commerciale" — André J. Roussel. Wyd. Domat-Montchrestien. Paris.

„Interavia ABC. (1937—1938)" — wyd. Interavia S. A. Genève 11 (Suisse).

„Transport" — Handbuch des Internationalen Luftverkehrs. — Fischer von Poturzyn, Dr H. Orlovius und Ing. A. Dresel. Wyd. Richard Pflaum Monachium R. M. 17.50.

Nr L-II/320/5/38.

CZĘŚĆ C.

WYCIĄG Z DEKRETU PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 24 listopada 1937 r.

o znakach wojska i marynarki wojennej.

Na podstawie art. 63 ust. (1) ustawy konstytucyjnej oraz zgodnie z dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 9 maja 1936 r. o sprawowaniu zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi i organizacji naczelnych władz wojskowych w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 286) postanawiam co następuje:

Rozdział I.

Przepisy wstępne.

Art. 1. Znakami wojska i marynarki wojennej są:

a) w wojsku: sztandar, flaga i szachownica lotnicza;

b) w marynarce wojennej: bandera wojenna, znak dowódcy okrętu i proporzec marynarki wojennej; statki powietrzne i porty lotnictwa marynarki wojennej używają znaków wojska.

B. Flagi wojska.

Art. 16. Rozróżnia się następujące flagi wojska:

a) flaga wojskowych statków żeglugi śródlądowej,

b) flaga wojskowych portów lotniczych oraz wojskowa flaga balonowa.

Art. 18. (1) Flagą wojskowych portów lotniczych oraz wojskową flagą balonową (wzór Nr 5) jest płat tkaniny o barwach państwowych w kształcie prostokąta. Pośrodku białego pasa jest umieszczony herb państwowy. Na białym pasie jest umieszczona również szachownica lotnicza wedle wzoru Nr 6.

(2) Do krótszego boku flagi wszyta jest linka służąca do umocowania i podnoszenia flagi.

(3) Stosunek szerokości do długości płatu wynosi 5:8. Stosunek wysokości herbu państwowego i szachownicy lotniczej do szerokości płatu wynosi 2:5.

C. Szachownica lotnicza.

Art. 19. (1) Do oznaczenia wojskowych samolotów i balonów służy szachownica lotnicza (wzór Nr 6).

(2) Szachownica lotnicza jest to kwadrat podzielony na cztery równe pola, z których lewe górne i prawe dolne są barwy czerwonej z obwódką białą, a pozostałe — barwy białej z obwódką czerwoną. Stosunek obwódek do pola wynosi 1:5. *)

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 5/38, poz. 32).

POROZUMIENIE

między Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej dla statków powietrznych i silników lotniczych, podpisane w Warszawie dnia 2 lipca 1937 r.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

Dnia drugiego lipca tysiąc dziewięćset trzydziestego siódmego roku podpisane zostało w Warszawie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Rzeszy Niemieckiej porozumienie w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej dla statków powietrznych i silników lotniczych o następującym brzmieniu dosłownym:

POROZUMIENIE

między Rzecząpospolitą Polską, a Rzeszą Niemiecką, w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej dla statków powietrznych i silników lotniczych.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Rzeszy Niemieckiej pragnąc uregulować sprawę wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej dla statków powietrznych i silników lotniczych postanowiły zawrzeć w tym celu porozumienie i mianowały swymi Pełnomocnikami:

RZĄD POLSKI:

Pana Jana SZEMBEKA, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych,

RZĄD NIEMIECKI:

Pana Hans Adolf von MOLTKE, Ambasadora Nadzwyczajnego i Pełnomocnego Rzeszy Niemieckiej w Warszawie,

VEREINBARUNG

zwischen der Republik Polen und dem Deutschen Reich betreffend gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen über die technische Eignung von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugmotoren.

Die Regierung der Republik Polen und die Regierung des Deutschen Reiches haben in dem Bestreben, die Frage der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen über die technische Eignung von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugmotoren zu regeln, beschlossen, zu diesem Zweck eine Vereinbarung abzuschliessen und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

DIE POLNISCHE REGIERUNG:

Herrn Jan SZEMBEK, Unterstaatssekretär im Ministerium für Aussere Angelegenheiten in Warszawa,

DIE DEUTSCHE REGIERUNG:

Herrn Hans Adolf von MOLTKE, Ausserordentlichen und Bevollmächtigten Botschafter des Deutschen Reiches in Warszawa,

*) Patrz również rozporządzenie Prezyd. R. P. z dnia 1.III. 1930 r. w sprawie flag i innych znaków wojskowych. (Przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 7, str. 117).

którzy, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Art. 1.

Świadectwa sprawności technicznej dla statków powietrznych i silników lotniczych wydane przez władze jednej Strony Umawiającej się, mają na terytorium drugiej Strony Umawiającej się taką samą ważność, jak świadectwa sprawności technicznej, wydane przez władze tejże Strony.

Art. 2.

Porozumienie niniejsze odnosi się tylko do statków powietrznych i silników lotniczych, wytworzonych w Polsce i w Niemczech.

Art. 3.

Porozumienie niniejsze będzie ratyfikowane; wymiana dokumentów ratyfikacyjnych nastąpi w Berlinie w czasie możliwie najkrótszym. Wejdzie ono w życie 30 dnia po dacie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych.

Art. 4.

Porozumienie może być wypowiedziane przez którąkolwiek z Umawiających się Stron w każdej chwili; przestanie ono jednak obowiązywać po upływie 60 dni po dacie notyfikacji drugiej Stronie o tym wypowiedzeniu.

Niniejsze porozumienie sporządzono w dwóch oryginalnych egzemplarzach, każdy w języku polskim i niemieckim, przy czym obydwa teksty są jednakowo miarodajne.

Warszawa, dn. 2 lipca 1937 r.

Szembek *Moltke*

die nach Austausch ihrer Vollmachten, die als richtig und in der entsprechenden Form ausgestellt befunden worden sind, sich mit den nachfolgenden Bestimmungen einverstanden erklärt haben:

Art. 1.

Die über die technische Eignung von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugmotoren durch die Behörden des einen Vertragschliessenden Teiles ausgestellten Zeugnisse haben in dem Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teiles dieselbe Gültigkeit wie die Zeugnisse über die technische Eignung, die von den Behörden dieses Teils ausgestellt werden.

Art. 2.

Diese Vereinbarung betrifft nur Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotore, die in Polen und in Deutschland hergestellt sind.

Art. 3.

Diese Vereinbarung wird ratifiziert werden; der Austausch der Ratifikationsurkunden wird so bald als möglich in Berlin erfolgen. Die Vereinbarung wird am 30. Tage nach dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft treten.

Art. 4.

Die Vereinbarung kann von jedem Vertragschliessenden Teil jederzeit gekündigt werden; ihre Gültigkeit erlischt jedoch erst nach Ablauf von 60 Tagen nach dem Tage, an dem dem anderen Vertragschliessenden Teil die Kündigung notifiziert worden ist.

Diese Vereinbarung wurde in zwei Urschriften, eine in deutscher und eine in polnischer Sprache, gefertigt, wobei beide Texte in gleicher Weise massgebend sind.

Warszawa, den 2 Juli 1937.

Szembek *Moltke*

Zaznajomiwszy się z powyższym porozumieniem, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych; oświadczamy, że jest przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 29 października 1937 r.

(—) *I. Mościcki*

L. S.

Prezes Rady Ministrów
(—) *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych
(—) *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 15/38, poz. 102).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 23 lutego 1938 r.

o ratyfikacji i wymianie dokumentów ratyfikacyjnych porozumienia między Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej dla statków powietrznych i silników lotniczych, podpisanego w Warszawie w dniu 2 lipca 1937 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, iż ratyfikacja porozumienia między Rzecząpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej dla statków powietrznych i silników lotniczych, podpisanego w Warszawie w dniu 2 lipca 1937 r., nastąpiła w dniu 29 października 1937 r. oraz że wymiana dokumentów ratyfikacyjnych powyższego porozumienia, w wykonaniu jego art. 3, dokonana została w Berlinie w dniu 28 stycznia 1938 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 15/38, poz. 103).

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 16 lutego 1938 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w trudnych warunkach atmosferycznych.

Na podstawie art. 8 ust. (2) lit. a), art. 36 ust. (2) oraz art. 82 ust. (1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) zarządzam co następuje:

§ 1. Wprowadza się dołączone do niniejszego rozporządzenia „Przepisy o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w trudnych warunkach atmosferycznych".

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Ulrych*

Załącznik do rozp. Ministra Komunikacji z dnia 16 lutego 1938 r. (poz. 111).

PRZEPISY O ZAPOBIEGANIU ZDERZENIU STATKÓW POWIETRZNYCH W TRUDNYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH.

I. Przepisy ogólne.

§ 1. (1) Przepisy niniejsze stosuje się do dziennego ruchu lotniczego w czasie trudnych warunków atmosferycznych, mogących zagrażać niebezpieczeństwem zderzenia statków powietrznych.

(2) Za dzienny ruch lotniczy uważa się starty, lądowania i loty wykonywane w czasie od jednej godziny przed wschodem słońca do jednej godziny po zachodzie słońca.

(3) Za lot w trudnych warunkach atmosferycznych, mogących zagrażać niebezpieczeństwem zderzenia statku powietrznego, uważa się:

a) lot w czasie opadów i przy stanie mglistym powietrza, gdy widzialność pozioma jest mniejsza od 3.000 m;
b) lot we mgle;
c) lot w chmurach lub bezpośrednio pod podstawą chmur.

§ 2. Samolotom i szybowcom bez urządzeń do ślepego pilotażu zabrania się lotów w chmurach i mgle.

§ 3. (1) Na najmniejszy wymagany zespół przyrządów do ślepego pilotażu składają się:

a) skrętomierz żyroskopowy z chyłomierzem poprzecznym;
b) chyłomierz podłużny;
c) szybkościomierz;
d) wysokościomierz;
e) busola (kompas);
f) obrotomierz.

(2) Zespół powyższy umożliwia krótkotrwały ślepy lot, w żadnym zaś wypadku nie daje możności ślepego lądowania (§ 11).

II. Loty w chmurach i mgle poza lotniskami.

§ 4. (1) Loty w chmurach wolno wykonywać tylko w razie istotnej potrzeby. Jeżeli względy szczególne do tego nie zmuszają, należy również unikać przelatywania pojedynczych chmur, a zwłaszcza znajdujących się nad górną albo pod dolną powierzchnią zwartej masy

chmur; omijać je należy w odległości co najmniej 100 m.

(2) Na szybowcach dozwolony jest lot w chmurach pojedynczych (kłębiastych), a w zwartej masie chmur tylko w rejonach wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych i ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

(3) Przebijanie się przez warstwę chmur lub mgły należy wykonywać najkrótszą drogą.

§ 5. (1) Samoloty posiadające zespół przyrządów do ślepego pilotażu, lecz nie posiadające natomiast radiostacyj, umożliwiających porozumiewanie się z goniometrami lotniskowymi, mogą urządzać loty ćwiczebne w chmurach tylko w rejonach i na szlakach, wyznaczonych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji i ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

(2) Przy wyznaczaniu wspomnianych rejonów i szlaków należy brać pod uwagę, aby granice ich nie były równoległe do szlaków komunikacyjnych lotniczych i aby były od tych szlaków dostatecznie oddalone.

(3) Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych ustanawia w jakich przypadkach i na podstawie upoważnienia jakich władz piloci cywilni mogą wykonywać loty w chmurach nad rejonami i szlakami, o których mowa w ust. (1).

§ 6. (1) Dla ochrony bezpieczeństwa na liniach regularnej komunikacji lotniczej w warunkach, przewidzianych w § 1 ust. (1) wyznacza się szlaki przelotowe w postaci pasów szerokości 30 km, liczonych 15 km w prawo i 15 km w lewo od loksodromy, łączącej różne punkty przelotowe danej linii komunikacyjnej. Szlaki te ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

(2) Loty w chmurach na szlakach, o których mowa w ust. (1) są dozwolone wyłącznie samolotom posiadającym radiostację, umożliwiającą porozumiewanie się z goniometrami lotniskowymi.

III. Loty w pobliżu lotnisk w czasie trudnych warunków atmosferycznych.

§ 7. Za lot w pobliżu lotniska w czasie trudnych warunków atmosferycznych, grożących możliwością zderzeń uważa się każdy lot:

a) wykonany w promieniu 30 km od środka lotniska, posiadającego stacje goniometryczne lub radiolatarnie,

b) wykonany w promieniu 20 km od środka lotniska, jeżeli lotnisko to nie posiada stacji goniometrycznej ani radiolatarni.

§ 8. Przeloty nad lotniskami szkolnymi, nie połączone z zamierzonym lądowaniem, powinny być wykonywane na wysokości nie mniejszej niż 1500 m, z wyjątkiem przypadków, gdy warunki atmosferyczne mogą spowodować oblodzenie. Spisy lotnisk szkolnych będą ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

§ 9. Wykonywanie lotów w chmurach i we mgle w pobliżu lotnisk wymienionych w § 7 pkt a) dozwolone jest, w razie konieczności, wyłącznie samolotom posiadającym radiostacje, umożliwiające porozumiewanie się z goniometrami lotniskowymi. W pobliżu lotnisk wymienionych w § 7 pkt b) wykonywanie lotów bez uzasadnionej potrzeby w chmurach i we mgle jest w ogóle zabronione.

IV. Loty w pobliżu lotnisk w warunkach „QBI".

§ 10. (1) Za warunki atmosferyczne, oznaczone międzynarodowym skrótem radiotelegraficznym „QBI" uważa się takie warunki, przy których:

a) podstawa chmur sięga najwyżej 150 m, a widzialność pozioma jest mniejsza niż 2000 m, albo

b) podstawa chmur sięga najwyżej 100 m, a widzialność pozioma jest mniejsza niż 3000 m.

(2) Stwierdzenie warunków „QBI" na danym lotnisku należy do organów służby meteorologicznej, które powinny zawiadomić o tym natychmiast:

1) na lotniskach wojskowych — komendanta portu lub lotniska wojskowego;

2) na lotniskach wspólnych (wojskowo-cywilnych), jeżeli warunki „QBI" stwierdzi:
   a) wojskowa służba meteorologiczna — komendanta portu lub lotniska wojskowego, który niezwłocznie powinien powiadomić o tym zawiadowcę portu lotniczego cywilnego;
   b) cywilna służba meteorologiczna — zawiadowcę portu lotniczego cywilnego, który niezwłocznie powinien powiadomić o tym komendanta portu lub lotniska wojskowego;

3) na lotniskach cywilnych — zawiadowcę portu lotniczego lub w braku tegoż, osobę zarządzającą lotniskiem.

(3) Podanie do ogólnej wiadomości warunków „QBI" na danym lotnisku zarządza:

a) na lotnisku wojskowym — komendant portu lub lotniska;

b) na lotnisku wspólnym (wojskowym i cywilnym) — komendant lotniska w porozumieniu z zawiadowcą portu lotniczego cywilnego;

c) na wszystkich innych lotniskach — zawiadowca portu lub w braku tegoż osoba zarządzająca lotniskiem.

(4) Podanie warunków „QBI" do ogólnej wiadomości polega:

a) na umieszczeniu na lotnisku odpowiedniego sygnału, przewidzianego regulaminem ruchu lotniczego;

b) na natychmiastowym zawiadomieniu najkrótszą drogą wszystkich jednostek korzystających z danego lotniska oraz wszystkich zainteresowanych i wyposażonych w radio samolotów, portów lotniczych i lotnisk; wykaz tych portów i lotnisk ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji;

c) na podaniu tego zawiadomienia w najbliższym międzynarodowym komunikacie meteorologicznym „CQ".

(5) Zawiadowcy lotnisk celnych powinni nadto zawiadamiać o warunkach „QBI" wszystkie sąsiednie oraz dalsze zainteresowane porty lotnicze zagraniczne.

(6) Odwoływanie warunków „QBI" odbywa się ściśle w ten sam sposób, jak podawanie ich do ogólnej wiadomości.

§ 11. (1) Po ogłoszeniu o istnieniu warunków „QBI" na danym lotnisku, loty z zamiarem lądowania na tym lotnisku mogą przedsiębrać tylko samoloty posiadające radiostacje, umożliwiające porozumienie się z goniometrami lotniskowymi.

(2) Wszystkim innym samolotom przylot jest zakazany. Zakaz nie dotyczy samolotów będących w drodze, które rozpoczęły lot przed ogłoszeniem warunków „QBI" lub nie zostały o tych warunkach uprzedzone.

§ 12. O kolejności startów i lądowań przy warunkach „QBI" na lotniskach, posiadających stacje goniometryczne, decyduje urzędujący stale na lotnisku przedstawiciel władzy, dysponującej goniometrem, w porozumieniu z obecnym na stacji goniometrycznej kierownikiem ruchu lotniczego na danym lotnisku.

§ 13. (1) Lądowanie przy użyciu goniometrów (system „ZZ") jest dozwolone, jeżeli podstawa chmur nie jest niższa niż 30 m, a widzialność pozioma nie mniejsza niż 500 m.

(2) Od norm wymienionych w ust. (1) dopuszczalne są odchylenia ze względu na warunki terenowe danego lotniska. Decyzja w tej sprawie należy do komisji, wyznaczonej przez władze danego lotniska; komisja ta powinna uwzględniać opinie pilotów, korzystających z goniometru danego lotniska, których przedstawiciel wchodzi w skład komisji. Normy wyjątkowe ustanowione przez komisję ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

§ 14. Lądowanie z użyciem radiolatarni jest dozwolone, jeżeli podstawa chmur nie jest niższa niż 20 m, a widzialność pozioma nie mniejsza niż 100 m.

§ 15. Przepisy §§ 13 i 14 nie wykluczają stosowania systemu „ZZ" ani użycia radiolatarni przy gorszych jeszcze warunkach atmosferycznych, gdy chodzi o samoloty, którym ograniczony zapas paliwa, defekt, zbliżająca się noc itp. nie pozwalają na przelecenie do innego lotniska.

§ 16. Przepisy niniejsze stosuje się i do statków powietrznych wojskowych, z wyjątkami ustanowionymi ze względu na odrębne cele i zadania lotnictwa wojskowego przez Ministerstwo Spraw Wojskowych, w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji w tych wszystkich przypadkach, gdy wspomniane wyjątki mają obowiązywać statki powietrzne cywilne albo też lotnictwo cywilne.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 16/38 poz. 111).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 4 lutego 1938 r.

w sprawie przystąpienia Transjordanii do konwencji z dnia 12 października 1929 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że w wykonaniu postanowień art. 40 ust. 2 konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej wraz z protokołem dodatkowym w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 8, poz. 49), zostało zgłoszone Rządowi Polskiemu dnia 17 grudnia 1937 r. przez Rząd Brytyjski przystąpienie Transjordanii do powyższej konwencji i protokołu dodatkowego.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 16/38 poz. 117).

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 10 marca 1938 r.

w sprawie zmiany rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych.

Na podstawie art. 82 ust. (2) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) zarządzam co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r., wydanym w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, a co do §§ 1—41 oraz §§ 50—65 również w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635) *) wprowadza się zmiany następujące:

1) wzór Nr 6 (dziennik podróży), stanowiący załącznik do § 50, zastępuje się wzorem, załączonym do rozporządzenia niniejszego;

2) w § 52 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Dziennik podróży statku powietrznego powinien mieć wymiar 210 X 297 mm, a książka statku powietrznego i silnikowa wymiar 20X12,5 cm."

3) § 53 otrzymuje brzmienie:

„§ 53. Przy wydawaniu dziennika podróży Ministerstwo Komunikacji wypełnia i poświadcza w nim pierwszą stronę.

Zapisy na dalszych stronach dziennika podróży w rubrykach 1—10 uskutecznia w czasie lotu lub niezwłocznie po wylądowaniu dowódca statku powietrznego lub upoważniony przez niego członek załogi. Zapisy, dotyczące każdego lotu powinny być potwierdzone podpisem dowódcy statku powietrznego.

Zapisy te powinny być przed odlotem i po przylocie przedstawiane na lotniskach do poświadczenia miejscowym organom władz państwowych.

Zapisy dotyczące urodzeń i zgonów, jakie by się wydarzyły na statku powietrznym podczas lotu (art. 43 prawa lotniczego), powinny być dokonywane przez dowódcę statku powietrznego w rubryce 10 każdej strony dziennika podróży, zatytułowanej „(10) Wydarzenia, uwagi ewentualne, podpis odpowiedzialnego dowódcy statku powietrznego."

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1938 r.

Minister Komunikacji: *Ulrych*

(Przedruk z Dz. U. R. P nr 18/38, poz. 140).

*) Przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 7 str. 77.

Wymiar 210 × 297 mm

Załącznik do § 1 rozp. Min. Komunikacji z dnia 10 marca 1938 r. (poz. 140).

Wzór

(*Okładka i karta tytułowa*)

DZIENNIK PODRÓŻY STATKU POWIETRZNEGO

CARNET DE ROUTE

Cięższy od powietrza (lub lżejszy od powietrza) *)
Aérodyne (ou aérostat)

*) **Uwaga:** Odpowiedni napis powinien być umieszczony w zależności od tego, dla jakiego rodzaju statku powietrznego przeznaczony jest dziennik podróży.

(Wewnętrzna strona karty tytułowej)

INSTRUKCJA:

1. Dziennik podróży wydaje Ministerstwo Komunikacji, które wypełnia w nim pierwszą stronę.
2. Dziennik podróży powinien zawsze znajdować się na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.
3. Dowódca statku odpowiedzialny za statek powietrzny jest również odpowiedzialny za prowadzenie dziennika podróży. Wpisy dotyczące każdego lotu powinny być potwierdzone podpisem dowódcy statku, z wyjątkiem przypadku przewidzianego w punkcie 5.
4. Nie wolno wycierać ani wyskrobywać wpisów i nie wolno wydzierać kartek z dziennika.
5. Do dziennika powinny być wpisywane różne dane i szczegóły, dotyczące każdego lotu. W razie następujących po sobie licznych, lecz krótkotrwałych lotów w obwodzie zamkniętym, wykonywanych w tym samym celu i pod nadzorem tego samego dowódcy odpowiedzialnego, wystarczy w rubrykach 6, 7 i 8 strony 2 i stron parzystych następnych wpisywać godzinę pierwszego odlotu i ostatniego lądowania, czas ogólny trwania lotów oraz ilość lądowań.
6. Za lot uważa się okres pomiędzy chwilą odlotu a chwilą pierwszego lądowania następnego.
7. Do rubryki 10 strony 2 i następnych stron parzystych powinny być wpisywane wszelkie zdarzenia o charakterze specjalnym, powstałe w czasie lotu lub podróży a w szczególności:
   a) wszelkie wydarzenia w szczególności zaś przyczyny lądowań przymusowych (defekty, niepogoda itp.) oraz wszelkie wypadki, szkody w stosunku do osób trzecich itp.,
   b) wszelkie uwagi specjalne o podróży, zachowaniu się statku powietrznego i pracy silnika (ów),
   c) zdarzenia natury sanitarnej, powstałe na pokładzie statku powietrznego podczas każdego lotu,
   d) zabiegi sanitarne, jakim był poddany statek powietrzny przed odlotem lub podczas lądowań, w wykonaniu Konwencji sanitarnej, dotyczącej żeglugi powietrznej z 1933 r.,
   e) ewentualne informacje dotyczące pojawienia się w kraju, który statek powietrzny opuszcza, jednej z chorób zakaźnych, wspomnianych w trzeciej części Konwencji wymienionej pod d) wyżej (tj. dżumy, cholery, żółtej febry, ospy lub tyfusu osutkowego). Władze właściwe lotniska wpisują powyższe informacje do dziennika podróży przed odlotem statku powietrznego w ciągu okresu 15 dni od dnia otrzymania pierwszej wiadomości, która zostanie im podana przez rząd danego kraju. Statki powietrzne nie są obowiązane do posiadania świadectw zdrowia. Wpisy natury sanitarnej, dokonane w dzienniku podróży, powinny być sprawdzone i poświadczone przez właściwe władze lotniska bezpłatnie.
8. Wpisy zawarte w dzienniku podróży, które muszą być przepisane do książki statku powietrznego lub książki silnikowej, powinny być przepisane możliwie jak najprędzej po powrocie statku powietrznego do portu ojczystego.
9. Dziennik podróży należy okazywać na każde żądanie władz danego kraju.

(strona 1)

CIĘŻSZY OD POWIETRZA (LUB LŻEJSZY OD POWIETRZA) *)

AÉRODYNE (OU AÉROSTAT)

1. Znaki przynależności państwowej i rejestracji ....

2. Zaszeregowanie statku (kategoria, podkategoria) .... 3. Port ojczysty ....

4. Wytwórnia ....

5. Typ .... 6. Nr serii ....

WŁAŚCICIEL

7. Nazwisko i imię ....

8. Adres ....

9. Przynależność państwowa (obywatelstwo) ....

Wydano w .... dn ....

10. Podpis i pieczęć Min. Kom.

....

*) Uwaga: Odpowiedni napis powinien być umieszczony w zależności od tego, dla jakiego rodzaju statku powietrznego przeznaczony jest dziennik podróży.

(strona 2 i następne parzyste)

(1) Data	Członkowie załogi		Miejsce		Godziny *)		(8) Czas lotu	(9) Rodzaj lotu
	(2) Nazwiska	(3) Funkcje	(4) odlotu	(5) przylotu	(6) odlotu	(7) przylotu		
							z przeniesienia	
							Czas lotu do przeniesienia	

*) Wymienić czas: G. M. T., miejscowy itp.

(strona 3 i następne nieparzyste)

(10) Wydarzenia, uwagi ewentualne, podpis odpowiedzialnego dowódcy statku powietrznego.	Poświadczenia (wizy)	
	(11) organów władz celnych	(12) organów władz lotniczych
	Ilość wykazów pasażerów Ilość manifestów Pieczęć	Pieczęć
	Ilość wykazów pasażerów Ilość manifestów Pieczęć	Pieczęć
	Ilość wykazów pasażerów Ilość manifestów Pieczęć	Pieczęć
	Ilość wykazów pasażerów Ilość manifestów Pieczęć	Pieczęć

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 12 lutego 1938 r.

w sprawie złożenia przez Grecję dokumentu ratyfikacyjnego konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, z dnia 12 października 1929 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że w wykonaniu postanowień art. 37 konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej wraz z protokołem dodatkowym w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 8, poz. 49), złożony został w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie dnia 11 stycznia 1938 r. w imieniu Rządu Greckiego dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji i protokołu dodatkowego.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. nr 18/38, poz. 144)

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 2 marca 1938 r.

w sprawie złożenia przez Grecję dokumentu ratyfikacyjnego międzynarodowej konwencji sanitarnej z dnia 12 kwietnia 1933 r., dotyczącej żeglugi powietrznej.

Podaje się niniejszym do wiadomości, zgodnie z komunikatem Rządu Holenderskiego, że w wykonaniu postanowień art. 63 międzynarodowej konwencji sanitarnej, dotyczącej żeglugi powietrznej, podpisanej w Hadze dnia 12 kwietnia 1933 r. (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 8, poz. 84), został złożony Rządowi Holenderskiemu dnia 4 stycznia 1938 r. w imieniu Rządu Greckiego dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. nr 18/38, poz. 147).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 4 marca 1938 r.

w sprawie przystąpienia Estonii do konwencji z dnia 13 października 1919 r. urządzającej żeglugę powietrzną.

Podaje się niniejszym do wiadomości, zgodnie z komunikatem Rządu Francuskiego, że w wykonaniu postanowień art. 41 konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 6, poz. 54), oraz w wykonaniu końcowych postanowień protokołów, zmieniających częściowo powyższą konwencję (Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr 108, poz. 837), zostało zgłoszone Rządowi Francuskiemu w imieniu Rządu Estońskiego przystąpienie od dnia 1 stycznia 1938 r. do powyższej konwencji i wymienionych protokołów.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. nr 18/38, poz. 148).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L-IV/960/102/37

z dnia 30 grudnia 1937 r.

w sprawie otwarcia nowych szybowisk.

W wykonaniu przepisu § 21 ust. (1) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie, oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142), Ministerstwo Komunikacji podaje w załączeniu do wiadomości wykaz nowozarejestrowanych szybowisk na obszarze Polski.

Wykaz ten stanowi uzupełnienie wykazu podanego w obwieszczeniu Ministerstwa Komunikacji Nr L-IV/960/77/37 z dnia 11 września 1937 r. (Monitor Polski Nr 217, poz. 360).

W korespondencji z władzami i instytucjami należy używać nazwy szybowiska w połączeniu ze wskazaniem powiatu.

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. Fr. Wieden,*
Pułkownik Pilot.

Załącznik do obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr L-IV/960/102/37 z dnia 30 grudnia 1937 r.

UZUPEŁNIENIE WYKAZU
zarejestrowanych szybowisk na obszarze Polski.

L. p.	Nazwa i położenie szybowiska	Powiat	Kategoria szybowiska	Stopień szkolenia	Użytkownik szybowiska
1	2	3	4	5	6
		Województwo kieleckie			
1	Pomorska Góra około 1,5 km na NW od Olkusza	olkuski	B	I oraz loty ćwiczebne dla pilotów posiadających podkategorię B	Koło szybowcowe LOPP. w Olkuszu.
		Województwo krakowskie			
2	Myślachowice około 1 km na W od m. Myślachowice	chrzanowski	B	I i II	Harcerski Oddział Szybowcowy LOPP. w Trzebini.
		Województwo lwowskie			
3	Jaciowa Góra około 1 km na S od m. Popiele	drohobycki	B	I i II	Koło szybowcowe LOPP. „Małopolska" w Borysławiu.
		Województwo pomorskie			
4	Dębogórze 1 km na NEN od m. Dębogórz	morski	A	I	Morskie Koło Szybowcowe LOPP. w Gdyni.
		Województwo śląskie			
5	Dębowiec około 5 km na S od Bielska	bielski	A	I	Komenda Powiatu Związku Strzeleckiego w Bielsku.
6	Węzłowice Śląskie około 1 km na S od m. Węzłowice Śląskie	katowicki	A	I	Koło Szybowcowe LOPP. w Wełnowcu.

(Przedruk z Monitora Polskiego Nr 19/38, poz. 15.

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L-IV/912/2/37

z dnia 22 grudnia 1937 r.

w sprawie ponownego otwarcia do użytku publicznego lotniska w Brodach.

W wykonaniu przepisu § 21 ust. (1) i § 26 ust. (4) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 roku o podziale lotnisk na kategorie, oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 18, poz. 142), podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji zarządza ponowne otwarcie do ruchu publicznego lotniska w Brodach z dniem 3 stycznia 1938 r., zamkniętego czasowo zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji Nr L-IV/912/3/36 z dnia 7 listopada 1936 r. (Monitor Polski Nr 278, poz. 497).

p. o. Dyrektora Departamentu:

(—) *Inż. Fr. Wieden,*

Pułkownik Pilot.

(Przedruk z Monitora Polskiego Nr 19/38, poz. 16.

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

nr L-IV/914/9/37

z dnia 10 lutego 1938 r.

w sprawie otwarcia do użytku publicznego lotniska w Kielcach - Masłowie.

W wykonaniu przepisu § 21 ust. (1) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142) podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji zarządziło otwarcie do ruchu publicznego lotniska w Kielcach - Masłowie z dniem 10 lutego 1938 r.

Do niniejszego obwieszczenia dołącza się opis lotniska, mapę topograficzną i plan sytuacyjny.

p. o. Dyrektora Departamentu:

(—) *Inż. F. Wieden,*

Pułkownik-pilot.

Przedruk z Monitora Polskiego nr 47/38 poz. 59.

KIELCE - MASŁÓW.

Własność: teren państwowy oddany L. O. P. P. w bezterminowe użytkowanie.

Położenie: województwo kieleckie, powiat kielecki, szer. geogr. 50⁰54', dług. geogr. 20⁰43'51", wysokość n. p. m. 265 m, zboczenie magnetyczne 2⁰05'.

Położenie względem miasta: na północny wschód od m. Kielc, na gruntach dawnego folwarku Masłów.

Cechy szczególne otoczenia lotniska: z północy — cmentarz, pola orne (teren falisty), rów, ze wschodu — pola orne (teren równy), z południa — pola orne (częściowo faliste, z zachodu — pola orne (teren falisty).

Przeszkody: z północy — cmentarz na wzgórzu porośnięty drzewami o wysokości 10 m. (różnica poziomu cmentarza i lotniska — 8 m), z południowo-wschodu — zagroda włościańska, z północo-zachodu — hangary, wysokopienne drzewa (wysokość drzew 20 m) i dwupiętrowy budynek szkoły powszechnej.

Znaki orientacyjne dzienne: na lotnisku napis „Kielce", granice lotniska oznakowane (krzyże i linie), na hangarze rękaw.

Znaki orientacyjne nocne: w odległości 500 m na północny-zachód od lotniska kościół na wzgórzu (różnica poziomu wzgórza i lotniska — 45 m, kościół wraz z wieżą — 20 m), na zachód 100 m od lotniska rzeka Łoś, czerwony sygnał na maszcie rękawa na hangarze. Bramy hangaru oświetlone z boku dwiema białymi żarówkami.

Wymiary pola wzlotów: najmniejszy w kierunku PN-PD 550 m; największy w kierunku W-Z 700 m.

Rodzaj i charakter nawierzchni: teren równy o spadku w kierunku PDZ. Część PDZ lotniska podmokła. Gleba zwięzła porosła darnią.

Wymiary wrót hangarów: 20,50 m.

Zaopatrzenie: materiały pędne na lotnisku, smary na lotnisku, woda — 2 studnie na lotnisku, prąd elektryczny na lotnisku.

Komunikacja lotnicza: najbliższe lotnisko komunikacyjne — Kraków.

Pomieszczenie dla pasażerów: w budynku szkoły lotniczej. Restauracja: kasyno szkoły lotniczej lub restauracje w Kielcach.

Połączenie z miastem: samochodem szkoły lotniczej.

Połączenie telefoniczne: na miejscu.

Posterunek meteorologiczny: w Kielcach.

Urząd pocztowy: na miejscu w Masłowie.

Urząd telegraficzny: na miejscu w Masłowie.

Stacja kolejowa: w Kielcach, 9 klm od lotniska.

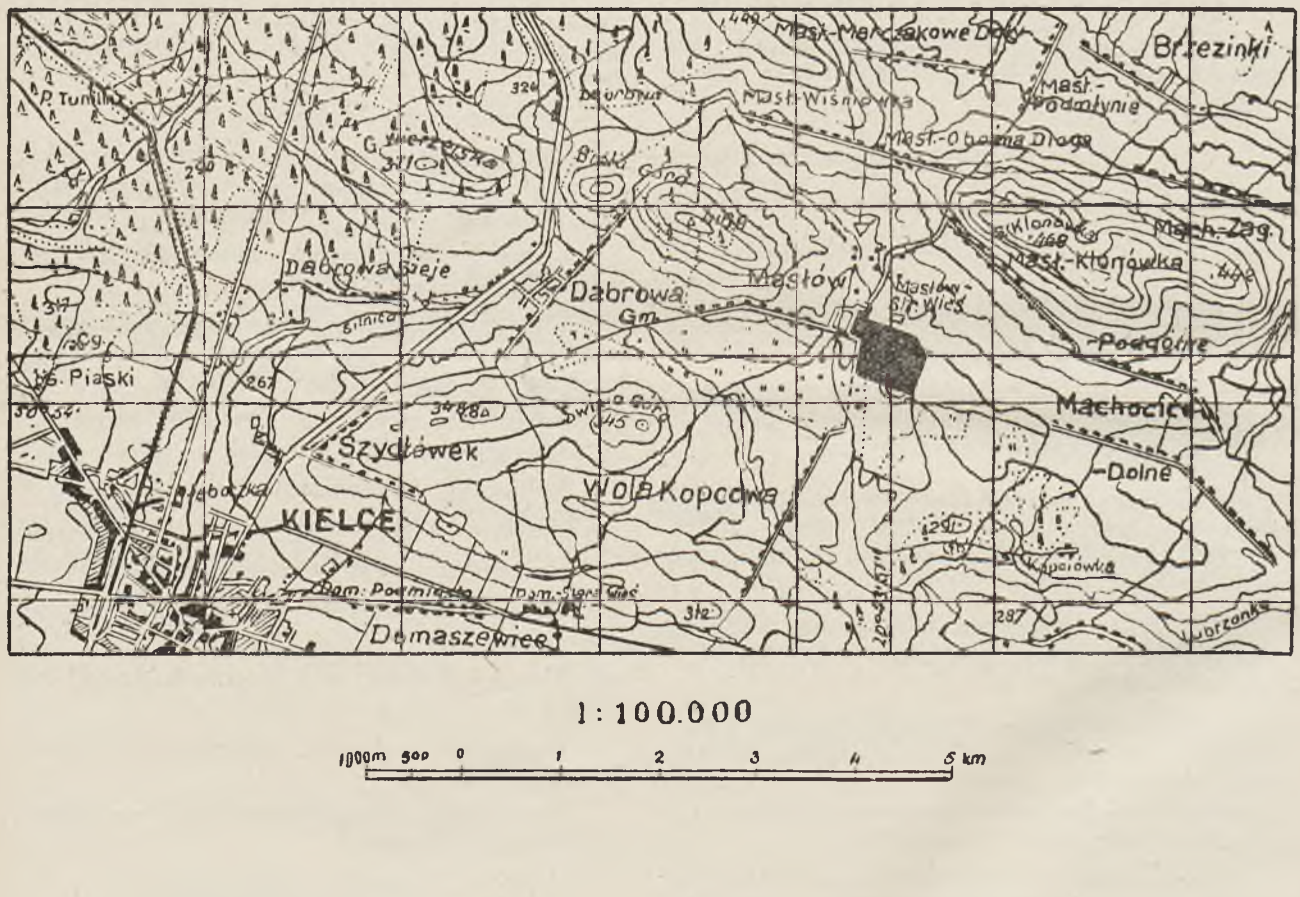
Ekspozytura Urzędu Celnego: na lotnisku w Krakowie.

Posterunek Policji Państwowej: w Dąbrowie, 4 klm od lotniska.

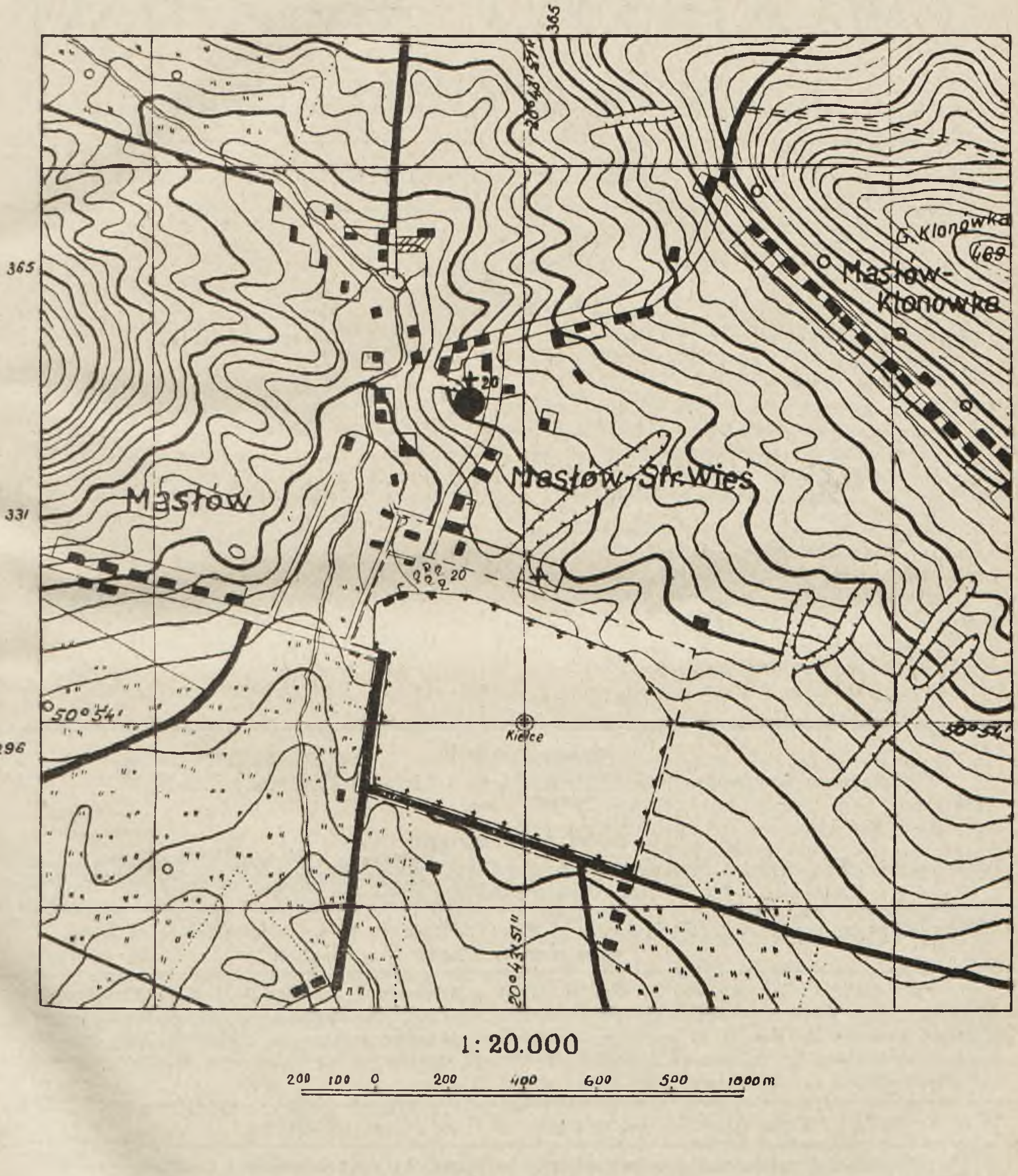
Telefon: Masłów — lotnisko.

Pomoc lekarska: lekarz szkoły lotniczej w okresie szkolenia, a następnie w Kielcach.

Stan z lutego 1938 r.


Brzezinki
Mast.-Podmłynie
Mast.-Obozna Droga
Mast.-Wiśniówka
Dąbrowa Gm.
Masłów
Machocice
Dolne
Szydłówek
Wola Kopcowa
KIELCE
Domaszowice
Podgórne
Mast.-Klonówka
Dąbrowa Szeje
P. Tumlin
Piaski
Kopalówka
1000m 500 0 1 2 3 4 5 km

1:100.000


365
365
331
296
20°43'57"
G. Klonówka
469
Masłów-Klonówka
Masłów-Str. Wieś
Masłów
50°54'
Kielce
20°43'57"
1:20.000
200 100 0 200 400 600 800 1000m

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27,
tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p., tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa nr 98137. 30.IV.38. 2300.